

EL APROVECHAMIENTO TURÍSTICO DEL FERROCARRIL CONVENCIONAL COMO VÍA DE IMPULSO TERRITORIAL: EL CASO DE LA LÍNEA DEL DUERO (PORTUGAL) COMO MODELO PARA EL FFCC ARANJUEZ-CUENCA-UTIEL

*Alberto Azuara Grande**

Universidad Rey Juan Carlos
<https://orcid.org/0000-0002-8432-0065>

RESUMEN

Ante la cada vez mayor importancia del ferrocarril en el contexto global, ya sea como medio de transporte, o bien, como producto turístico, en el presente trabajo se pretende proporcionar una alternativa al cierre al tráfico de la línea férrea Aranjuez-Cuenca-Utiel. Desde la óptica del turismo sostenible, se pretende destacar el papel de este ferrocarril como un elemento vertebrador del territorio capaz de impulsar el desarrollo socioeconómico. La recuperación e impulso de línea del Duero en Portugal es presentada como ejemplo de buenas prácticas para el futuro de la línea conquense.

Palabras clave: Turismo; ferrocarril; Cuenca; sostenibilidad; desarrollo territorial.

Tourism and railways as a way of territorial development: the case of the Duero line (Portugal) as a model for the Aranjuez-Cuenca-Utiel railroad

ABSTRACT

Given the increasing importance of railways in the global context, either as a means of transport or as a tourist product, this paper aims to provide an alternative to the closure of

Fecha de recepción: 2 de octubre de 2022.

Fecha de aceptación: 19 de enero de 2023.

*Departamento de Economía de la Empresa. Facultad de Ciencias de la Economía y la Empresa. Universidad Rey Juan Carlos. Paseo de Artilleros, s/n. 28032 MADRID (España). E-mail: alberto.azuara@urjc.es.

the Aranjuez-Cuenca-Utiel railway in Spain. From the point of view of sustainable tourism, it is intended to highlight the role of this railway as a backbone of territorial socioeconomic development. The recovery and enhancement of the Portuguese Duero line is presented as an example for the future of the Cuenca's Province railway.

Keywords: Tourism; railways; Cuenca; sustainability; regional development.

1. INTRODUCCIÓN

La crisis mundial derivada de las restricciones de movilidad provocadas por el Covid-19 y su impacto sobre la actividad turística, ha acentuado el debate sobre la sostenibilidad del modelo turístico a nivel mundial. Este debate ha sido especialmente intenso en países líderes en llegadas de turistas como es España, donde se ha vislumbrado la vulnerabilidad del sistema turístico ante grandes crisis (Romero Padilla, Romero Martínez y Navarro Jurado, 2020; Pitarch Garrido, 2020). De forma paralela, el turismo mundial se ve afectado ante los desafíos que provoca el Cambio Climático, pudiendo ser una de las actividades socioeconómicas más afectadas (Olcina Cantos, 2020). Ante estos hechos, están tomando cada vez más protagonismo propuestas que abogan por una contención del crecimiento de las cifras turísticas (Romero Padilla *et al.*, 2020), o que, incluso, apuestan por el decrecimiento turístico (Fletcher, Murray Mas, Blanco Romero y Blázquez Salom, 2019). En este sentido, parece claro que estos dos hechos (crisis del Covid-19 y Cambio Climático) suponen un punto de inflexión para el futuro del turismo en España y a nivel mundial, siendo necesario apostar por estrategias que a medio y largo plazo traten de paliar las deficiencias del modelo turístico masivo y, así corregir malas prácticas del pasado (Romero Padilla *et al.*, 2020, Mantecón, 2020). Igualmente, se determina al sector turístico como de interés para la sociedad y altamente competitivo, por lo que éste debe salir fortalecido tras la crisis del Covid-19 y afrontar el desafío del Cambio Climático mediante la aplicación de los principios del Desarrollo Sostenible (Padrón Fumero y Hernández Martín, 2020). Por tanto, se apuesta por un cambio de paradigma, en el que se plantean modificaciones en los patrones de viaje y se insta a dar mayor importancia al turismo local o de proximidad, mucho menos dependiente del tráfico aéreo (Grande, 2020; Martínez Quintana, 2020; Pitarch Garrido, 2020).

En este nuevo paradigma, el transporte por ferrocarril juega un papel fundamental, al haberse destacado como ejemplo de sostenibilidad y eficiencia frente al transporte por carretera y aéreo (Comisión Europea, 2021; Gobierno de España, 2021). Con el objetivo de impulsar la movilidad mediante el ferrocarril, la Unión Europea desarrolló la iniciativa “Año Europeo del Ferrocarril 2021”, que permitía dar a conocer las intenciones de la Comisión Europea en este aspecto (Decisión 2020/2228 del Parlamento Europeo y del Consejo, 2020; European Year of Rail, 2022). De forma añadida, el ferrocarril no sólo puede ser considerado un medio de transporte, sino que, además, en el caso de los trenes históricos, suponen una atracción turística por sí mismos, donde “el viaje en tren se convierte en la verdadera razón de ser de la experiencia turística” (Babinger, 2011:716). En este sentido, el patrimonio ferroviario y su disposición hacia el turista jue-

gan un papel destacado en las experiencias favorables del visitante al practicar turismo ferroviario (Lee y Chen, 2017). Por tanto, es posible afirmar que el turismo ferroviario es, al mismo tiempo, ejemplo de movilidad sostenible hacia áreas turísticas, y elemento de preservación y difusión del patrimonio ferroviario (Dallen, 2007).

A pesar de todo, y en línea contraria a lo expuesto anteriormente, en el último trimestre de 2021 el Gobierno de España a través del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (MITMA), en conjunto con distintas asociaciones empresariales e instituciones autonómicas y locales, iniciaron un plan para clausurar prácticamente en su totalidad el ferrocarril Aranjuez-Cuenca-Utiel (MITMA, 2022a, 2022b, 2022c). El previsible cierre de la mencionada línea férrea afecta especialmente a los municipios rurales atravesados por la misma, que pierden su conexión ferroviaria regular, así como el potencial uso turístico que podría hacerse de dicha infraestructura. Siguiendo los preceptos establecidos en Dallen (2007) y Babinger (2011), el uso turístico del ferrocarril supone una alternativa al cierre de líneas férreas secundarias, e impulsa la preservación del patrimonio ferroviario existente.

De este modo, el objetivo de este trabajo es presentar una alternativa desde la perspectiva del turismo sostenible al cierre de esta línea férrea, tomando como ejemplo los esfuerzos acontecidos en la *Linha do Douro* portuguesa para revitalizar dicho trazado ferroviario, en el que se compatibiliza el uso regular del ferrocarril con el turístico para acceder a un espacio de gran interés paisajístico y cultural declarado Patrimonio de la Humanidad, como es el *Alto Douro Vinhateiro*.

2. EL BINOMIO TURISMO-FERROCARRIL EN ESPAÑA: INVESTIGACIONES REALIZADAS

Las potencialidades del ferrocarril como instrumento de aprovechamiento turístico en España han sido puestas de manifiesto en distintas investigaciones, las cuales, a pesar de no resultar demasiado numerosas, permiten verificar la forma que se ha procedido a proyectar las diferentes iniciativas turísticas en relación con el ferrocarril. El trabajo de Piquero-Álvarez (1999) fue pionero en este aspecto, analizando la situación de la ya extinta compañía FEVE (Ferrocarriles Españoles de Vía Estrecha). En él, el autor demostraba cómo mejorarían las perspectivas de futuro de la compañía, hoy integrada en Renfe y ADIF (Administrador de Infraestructuras Ferroviarias), orientando y coordinando los servicios de trenes regionales hacia una doble perspectiva turística y de servicio público, al mismo tiempo que se apostaba por el mantenimiento de trenes turísticos puros, como el “Transcantábrico”. Concretamente, Magadán Díaz y Rivas García (2011) analizan el caso de este tren turístico de lujo, que dotó a la vía estrecha española de mayor protagonismo y nivel de calidad en la oferta de sus servicios, mediante un producto turístico capaz de atraer a viajeros internacionales y de mayor poder adquisitivo.

En una magnitud diferente, nos encontramos el caso del Tren Medieval de Sigüenza (Pérez Calderón, Milanés Montero, Mondéjar Jiménez, y Vargas Vargas, 2011), así como en el desarrollo turístico a través del Cremallera del Valle de Núria (Peiró Signes, Segarra Oña, Miret Pastor, y De Miguel Molina, 2011). En el caso de este último, los autores

ponen de manifiesto como gracias al tren cremallera, el Valle de Núria se ha situado entre los centros turísticos de referencia en los Pirineos. Así, Peiró Signes *et al.* (2011) destacan la utilización del ferrocarril para acceder a los principales centros turísticos del valle, posibilitando una mejor distribución de los visitantes, con el fin de minorar los impactos producidos por el desarrollo de las actividades turísticas.

En el caso del Tren Medieval, Pérez Calderón *et al.* (2011) lo consideran como un éxito y modelo a seguir por otras iniciativas, debido a los altos índices de ocupación que lleva registrando el producto desde su creación y al grado de satisfacción de los turistas. Estos buenos resultados son debidos, según Pérez Calderón *et al.* (2011), gracias al impulso y continua colaboración de las entidades participantes en el proyecto, que han seguido apostando por el Tren Medieval como forma de acceso sostenible e integradora a la ciudad de Sigüenza. Asimismo, estos autores destacan la importancia de otro de estos ejemplos, el del “Tren de la Fresa”, que permitió crear un producto turístico constante a lo largo de los últimos 30 años, lo que pone de manifiesto el potencial del ferrocarril como elemento dinamizador del turismo (Pérez Calderón *et al.* 2011).

Siguiendo estos principios, Fernández Portela y Soria Cáceres (2013) planteaban una forma de ligar el rico patrimonio enológico de la Ribera del Duero con el ferrocarril, creando un producto turístico mediante la recuperación de parte de la antigua línea ferroviaria entre Valladolid y Ariza.

Igualmente, la relación entre turismo, sostenibilidad y ferrocarril es analizada por Villanueva Cuevas (2011), declarando la necesidad de conseguir un turismo cada vez más responsable y sostenible. El autor, en línea con los preceptos de Cañizares Ruiz (2005) sobre la gestión turística del patrimonio industrial, concluye que el ferrocarril, al ser un transporte sostenible y a la vez apto para su uso e incorporación a los destinos turísticos, debería encontrarse planificado y regulado en el momento en el que se pretenda establecer cualquier desarrollo turístico y viceversa, con el fin de que ambas disciplinas, turismo y ferrocarril, no sean incompatibles.

Por otro lado, existen investigaciones en las que se ha analizado la conversión de antiguas líneas férreas en vías verdes para uso cicloturista o senderista (Cebrián Abellán, 2011; Aycart Luengo, 2013; Ventura Fernández y Contreras Cabrera, 2018). En este sentido, los autores destacan las potencialidades de las vías verdes, vinculadas a un aprovechamiento del patrimonio ferroviario existente, y a la consolidación de nuevos modelos de apoyo al desarrollo socioeconómico de los territorios mediante el cicloturismo. No obstante, éstos también hacen referencia a la falta de productos turísticos consolidados en torno a estas infraestructuras, así como a la mala planificación y al deficiente de conservación en el que se encuentran distintos tramos de estas (Ventura Fernández y Contreras Cabrera, 2018).

Finalmente, debe destacarse que, de forma más reciente, han venido surgiendo publicaciones que han tratado de vislumbrar la relación existente entre ferrocarril de alta velocidad y turismo en España, determinando la capacidad de esta modalidad de transporte de atraer flujos turísticos a los destinos afectados, la cual no queda debidamente demostrada (De la Campa Cascales, 2017; Albalate, Campos y Jiménez, 2017).

3. EL FERROCARRIL ARANJUEZ-CUENCA-UTIEL. EVOLUCIÓN Y SITUACIÓN ACTUAL

La línea tiene su origen a mediados del siglo XIX, cuando se aprobó la concesión para construir una vía férrea que conectase la línea Madrid-Levante/Andalucía con la provincia de Cuenca (Fundación de los Ferrocarriles Españoles, 1988; Muñoz, 2019:39). Dadas las características de la provincia conquesa, de carácter periférico, desconectada de buena parte del desarrollo industrial existente en otras zonas de España, y con un escaso desarrollo socioeconómico, la construcción de este ferrocarril sufrió grandes retrasos y no resultó ser de máxima prioridad su construcción (Fundación de los Ferrocarriles Españoles, 1988:43; De los Cobos Arteaga, 1998; Muñoz, 2019:64-71). Distintas opciones para su trazado fueron planteadas, y junto con los retrasos y problemas económicos de la compañía concesionaria, la línea férrea entre Aranjuez y Cuenca no fue concluida y abierta hasta 1883 (Fundación de los Ferrocarriles Españoles, 1988; Muñoz, 2019:71-74). Igualmente, su explotación contó con limitaciones y problemáticas desde sus inicios, dado el escaso interés de la compañía MZA (Madrid-Zaragoza-Alicante), que finalmente asumió su explotación, al considerarla línea de carácter secundario (Muñoz, 2019:78-80).

Figura 1
MAPA DEL TRAMO ARANJUEZ-CUENCA (GRIS) EN LA RED FERROVIARIA ESPAÑOLA



Fuente: ADIF (2022).

Figura 2
MAPA DEL TRAMO CUENCA-UTIEL (GRIS) EN LA RED FERROVIARIA ESPAÑOLA



Fuente: ADIF (2022).

Si la construcción del primer tramo hasta la ciudad conquense conllevó numerosas dificultades, la construcción del resto del trazado que la conectase con el tramo inaugurado en 1887 entre Utiel y Valencia sufrió aún más retrasos en su construcción, llegándose a plantear en distintas ocasiones la viabilidad de dichas obras (Muñoz, 2019:195-199). En 1926, durante la Dictadura de Primo de Rivera, se declaró “de urgente construcción” el mencionado tramo entre Cuenca y Utiel, pero su construcción nunca fue terminada ante la inestabilidad política y la crisis económica acontecida en España (Fundación de los Ferrocarriles Españoles, 1988:42; Muñoz, 2019:222-232). No fue hasta después de la Guerra Civil, en 1947, durante la Dictadura de Franco, y ya con RENFE (Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles) creada y a cargo de la línea, cuando se inauguró finalmente el mencionado tramo, permitiendo completar todo el recorrido entre la capital española y Valencia. (Fundación de los Ferrocarriles Españoles, 1988:42-43; Muñoz, 2019:232-238). Debe destacarse que, este último tramo, ya nació restringido únicamente a un tráfico ferroviario de baja intensidad y desactualizado para la época, por las condiciones de su trazado, sinuoso, no apto para elevadas velocidades comerciales, y sin electrificar (Muñoz, 2019:268-271).

Todas estas limitaciones mencionadas provocaron que, a lo largo de las siguientes décadas, la línea siguiera siendo de escasa prioridad para RENFE. La excepción a esta situación

fue el periodo entre 1964 y 1980, cuando RENFE decidió apostar por el trazado directo por Cuenca para implantar los nuevos trenes Talgo entre Madrid y Valencia (Muñoz, 2019:275-278). La situación no se prolongó durante demasiado tiempo, y salvo algunas mejoras implantadas en la década de 1980, la línea continuó en decadencia y se salvó del cierre al tráfico de viajeros acontecido el 31 de diciembre de 1984 gracias a la voluntad de la Junta de Castilla-La Mancha (Muñoz, 2019:278-285). Durante la década de 1990, RENFE apostó firmemente por el trazado Madrid-Valencia vía Albacete, manteniéndose el tráfico de trenes regionales por Cuenca gracias a la administración autonómica, que se hizo cargo del déficit de explotación de la línea. Mientras, la compañía ferroviaria decidió mantener en las condiciones mínimas de seguridad el trazado conquense, sin realizar mayores inversiones, lo que limitaba su explotación satisfactoria (De los Cobos-Arteaga, 1998; Muñoz, 2019:285-290).

Con la división en 2005 de RENFE en Renfe Operadora y ADIF (Administrador de Infraestructuras Ferroviarias), la situación del ferrocarril en Cuenca no se modificó. La construcción de la nueva línea de alta velocidad entre Madrid y Valencia, inaugurada en 2010, así como el recorte de horarios acontecido en 2012 en la línea convencional, incorporando un transbordo en Aranjuez, hicieron languidecer dicho ferrocarril hasta la situación actual, con una progresiva bajada en la calidad del servicio, y, por tanto, en el número de viajeros de ésta (Muñoz, 2019:307-313).

Por último, en cuanto al uso de esta línea de forma turística, debe destacarse el enorme potencial de esta línea, el cual no ha sido aprovechado lo suficiente a lo largo de las últimas décadas. Únicamente durante un breve periodo en la década de 1980, se puso en funcionamiento el tren turístico “Ciudad Encantada de Cuenca” (Muñoz, 2019:285). Asimismo, es necesario mencionar que cuenta con infraestructuras patrimoniales protegidas dentro del catálogo de ADIF, como el Viaducto de Vllora (Torres Mendoza y López Peco, 2022), y otros que resultan ser de gran interés y atractivo turístico potencial, como el viaducto Torres-Quevedo (Muñoz, 2019:422-424).

Figura 3
VIADUCTO DE VÍLLORA



Fuente: Federación Castellanomanchega de Amigos del Ferrocarril.

Figura 4
VIADUCTO TORRES-QUEVEDO



Fuente: Federación Castellanomanchega de Amigos del Ferrocarril.

4. LA LÍNEA DEL DUERO (*LINHADO DOURO*) EN PORTUGAL: USO TURÍSTICO Y RECUPERACIÓN PROGRESIVA DE SU IMPORTANCIA FERROVIARIA

La Línea del Duero fue construida con unos propósitos muy claros de conectar la ciudad de Oporto con la región vitivinícola del río Duero en su tramo portugués (Cerqueira Esteves, 2013). La línea se inicia en la estación de Emersinde, donde se conecta con la línea férrea principal entre Lisboa y Oporto, y su construcción hasta Barca d'Alva, en la frontera con España, se realizó entre 1873 y 1887, siendo este último año en el que se finalizó la línea completa (Cerqueira Esteves, 2013; Infraestructuras de Portugal, 2016). Cerqueira Esteves (2013) destaca que el ferrocarril supuso un impulso positivo durante finales del XIX y principios del XX a la economía de la zona. Sin embargo, los efectos de la despoblación y un menor interés dedicado al transporte ferroviario en Portugal durante la segunda mitad del XX, hicieron entrar en declive a la línea y a sus circundantes ramales (Cerqueira Esteves, 2013). A pesar de todo, el principal acontecimiento que provocó que la Línea del Duero quedase relegada a una posición periférica en la red ferroviaria de Portugal fue la pérdida de su componente internacional, derivado del cierre en 1985 del tramo español entre Fuente de San Esteban y Barca d'Alva, que permitía la conexión con Salamanca (Cerqueira Esteves, 2013; Infraestructuras de Portugal, 2016; Lalana Soto, Santos y Ganges, 2022). Ello desembocó en el cierre de 1988 del extremo este de la línea portuguesa, entre Pocinho y Barca d'Alva, así como el progresivo cierre del resto de ramales que la conectaban con otras zonas del interior del país (Cerqueira Esteves, 2013).

No fue hasta ya entrado el siglo XXI cuando se decidió apostar de nuevo por la línea, creándose en 2007 una comisión por la reapertura del tramo cerrado de la línea, e impulsando nuevos tráficos turísticos en el tramo central en servicio, denominados *Comboios Históricos do Douro*, ante una esperanzadora declaración como Patrimonio de la Humanidad de la región del *Alto Douro Vinhateiro* en 2001 (Cerqueira Esteves, 2013). Desde este momento, todo parece indicar que el futuro de la línea pasa por sus conexiones con España y por su uso turístico de primer nivel, al mismo tiempo que se mantienen los tráficos de trenes regulares regionales (Infraestructuras de Portugal, 2016).

El interés por el impulso turístico e internacional de la Línea del Duero es claro, dando fe de ello las distintas propuestas llevadas a cabo para incrementar el uso turístico de este ferrocarril y recuperar el tramo abandonado hasta la frontera española (De Matos-Salvador, 2012; Cerqueira Esteves, 2013; Morgado Areia, 2018; Marques Macedo, 2019). De forma paralela, parece claro que no sólo el futuro del ferrocarril en la región del *Alto Douro Vinhateiro* se encuentra ligado a la actividad turística, sino que, en el propio desarrollo socioeconómico de la mencionada región, el turismo resulta ser un aliciente para luchar contra la despoblación y el declive económico (Fernandes de Sousa, 2013; Bernardo, 2020). Esta conexión entre ferrocarril, recursos vitivinícolas y Patrimonio Cultural está siendo impulsada por las autoridades portuguesas, que en los últimos años están desarrollando actuaciones para realizar más atractivos los viajes ferroviarios por la línea, a través de la recuperación de material móvil histórico para ella, al mismo tiempo que se mantienen los tráficos regulares (Mêda, Barbosa y Pereira, 2021).

Por último, debe destacarse que la idea de recuperar la conexión ferroviaria con España a través del Duero cobra cada vez mayor fuerza, impulsándose estudios para la reapertura de ésta, permitiendo conectar Madrid con Oporto por Salamanca (Infraestructuras de Portugal, 2016). No obstante, desde el lado español únicamente se han desarrollado iniciativas para la recuperación de parte de la línea clausurada entre La Fuente de San Esteban y Barca d'Alva, al menos desde un punto de vista turístico. Es necesario destacar la iniciativa de la Diputación Provincial de Salamanca "Camino de Hierro", un producto turístico de senderismo implantado en 2021 entre la estación de La Fregeneda y la frontera portuguesa, en el que se recorre el trazado ferroviario mencionado declarado Bien de Interés Cultural por sus numerosas obras de ingeniería, donde destacan especialmente sus túneles y viaductos (Hortelano Mínguez, 2015, 2018; Rivas, 2019; Hortelano Mínguez y García Figuerola, 2021; Camino de Hierro, 2022; Lalana Soto y Santos y Ganges, 2022).

5. LA LÍNEA DEL DUERO COMO MODELO PARA LA REACTIVACIÓN DEL FERROCARRIL ARANJUEZ-CUENCA-UTIEL A TRAVÉS DE SU USO TURÍSTICO

Como se ha podido observar, las líneas férreas descritas anteriormente presentan notables similitudes en sus características y en el propio desarrollo histórico de ambas. Aun así, el modelo de explotación que siguen ambas líneas es totalmente distinto.

Por un lado, la Línea del Duero cuenta en la actualidad con un servicio regular de viajeros de 12 servicios diarios entre Oporto y Régua/Pinhão, algunos de ellos con transbordo en Marco de Canaveses, y 6 servicios diarios entre Oporto y Pocinho, uno de ellos con

transbordo en Régua (Comboios de Portugal, 2022a). De entre estos servicios destacan especialmente los trenes Interregionales, los cuales prestan servicio regular con material móvil histórico tipo Schindler recuperado para tal fin (Mêda *et al.*, 2021). Asimismo, entre los meses de junio y octubre, entre las estaciones de Régua y Tua circula el *Comboio Histórico do Douro*, un tren histórico a vapor con coches de madera (De Matos Salvador, 2012:41-42; Comboios de Portugal, 2022b). En este sentido, las autoridades portuguesas están tratando de impulsar un caso paradigmático de turismo y movilidad sostenible mediante este modelo de explotación de la línea férrea, siguiendo los preceptos de Dallen (2007). De este modo, se estaría actuando directamente sobre varios aspectos:

1. Facilitación de comunicaciones de un territorio de 194.225 habitantes, con problemas socioeconómicos vinculados a la despoblación (Morgado Areia, 2018:86) a través de servicios regulares de ferrocarril.
2. Potenciación de la movilidad sostenible de los turistas que visitan la región Patrimonio de la Humanidad del *Alto Douro Vinhateiro*, mediante el uso de los servicios ferroviarios regulares, haciéndolos más atractivos a través de la conservación del patrimonio ferroviario.
3. Empleo de un tren histórico de temporada como atractivo turístico, en combinación con el paisaje y la cultura gastronómica y vitivinícola de la región.
4. Dotación de un futuro a largo plazo sólido para la línea, en la que se planean mejoras en las infraestructuras, recuperación del tramo abandonado hasta la frontera española, y estudio de reapertura del tramo internacional.

Figura 7
FERROCARRIL DEL DUERO (PORTUGAL)



Fuente: Comboios de Portugal (CP).

En el lado opuesto, en el ferrocarril Aranjuez-Cuenca-Utiel sólo se ofrecían dos servicios regionales diarios entre Madrid y Cuenca, con transbordo en Aranjuez de lunes a viernes, los cuales han sido suprimidos definitivamente y reemplazado por autobuses (MITMA, 2022b). Igualmente, el trayecto entre Cuenca y Utiel se sirve mediante autobús por el deficiente estado de la infraestructura (Renfe Operadora, 2021). Ante esta situación, lo que se propone para el ferrocarril Aranjuez-Cuenca-Utiel desde las autoridades españolas es su desmantelamiento y aprovechamiento de infraestructuras para reacondicionar espacios urbanos en zonas edificables, mientras que para los espacios rurales se ofrece el aprovechamiento cicloturista del trazado como vía verde, facilitándose una combinación de transporte entre autobuses y trenes de alta velocidad mediante la estación de Cuenca-Fernando Zóbel para las localidades afectadas (MITMA, 2022a). Cabe destacar que, el total de población afectada por dicho cierre es de 194.652 personas¹ (INE, 2022), cifra similar a la de la región atravesada por la línea portuguesa.

Por tanto, la propuesta que se realiza para esta línea férrea es seguir el ejemplo de buenas prácticas desarrollado en la Línea del Duero, desarrollando las siguientes estrategias:

1. Renovación urgente de la infraestructura entre Aranjuez y Utiel, permitiendo adaptar y mejorar los servicios de trenes regulares en condiciones de explotación óptimas para su uso (De los Cobos Arteaga, 1998:80; Salvador Zuriaga, 2022).
2. Empleo de los servicios ferroviarios regulares como forma de acceso sostenible a distintos espacios turísticos urbanos, rurales y naturales de gran valor patrimonial, especialmente de la provincia de Cuenca, que son atravesados por el ferrocarril desde las áreas urbanas de Madrid y Valencia (Ver cuadros 1 y 2).
3. Conservación y difusión del patrimonio ferroviario existente mediante la rehabilitación de infraestructuras ferroviarias en desuso, susceptibles de ser adaptadas a un uso turístico. Creación de trenes históricos de temporada.

Cuadro 1
LOCALIDADES DE INTERÉS TURÍSTICO ATRAVESADOS POR EL FERROCARRIL
ARANJUEZ-CUENCA-UTIEL

Localidad	Principales atractivos	Provincia
Aranjuez	Real Sitio de Aranjuez (Patrimonio Nacional) Ciudad de Aranjuez (Conjunto Histórico-Artístico) Paisaje Cultural de Aranjuez (Patrimonio Mundial UNESCO)	Madrid
Ocaña	Bien de Interés Cultural (Conjunto Histórico-Artístico)	Toledo
Santa Cruz de la Zarza	Posee varios Bienes de Interés Cultural	Toledo
Huete	Posee varios museos y Bienes de Interés Cultural	Cuenca

¹ La cifra resultante es un sumatorio de los datos del padrón municipal de 2021 de los municipios que cuentan con parada de ferrocarril entre Aranjuez, Cuenca y Utiel-Requena.

Localidad	Principales atractivos	Provincia
Cuenca	Casco Antiguo de la Ciudad y paisaje que lo rodea (Conjunto Histórico-Artístico) Ciudad Histórica Amurallada (Patrimonio Mundial UNESCO)	Cuenca

Fuente: Elaboración propia a partir de datos del Ministerio de Cultura y Deporte.

Cuadro 2
ESPACIOS NATURALES PROTEGIDOS DE INTERÉS TURÍSTICO PRÓXIMOS AL FERROCARRIL ARANJUEZ-CUENCA-UTIEL

Nombre	Designación	Localidad de acceso	Provincia
El Regajal-Mar de Ontígola	Reserva Natural	Aranjuez, Ontígola	Madrid
Yesares del Valle del Tajo	Zona de Especial Conservación	Noblejas, Ocaña, Ontígola, Santa Cruz de la Zarza, Villarrubia de Santiago	Toledo
Serranía de Cuenca	Parque Natural	Cuenca	Cuenca
Palancares y Tierra Muerta	Monumento Natural	Cuenca	Cuenca
Lagunas de Cañada del Hoyo	Monumento Natural	Cañada del Hoyo	Cuenca
Hoces del Cabriel	Reserva Natural	Carboneras de Guadazaón	Cuenca
Chorreras del Cabriel	Monumento Natural	Víllora	Cuenca

Fuente: Elaboración propia; Ministerio de Cultura y Deporte, y Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha.

Es posible comprobar que los atractivos turísticos a lo largo de la línea Aranjuez-Cuenca-Utiel son numerosos, teniendo un componente cultural más acentuado en el tramo Aranjuez-Cuenca, mientras que en el tramo Cuenca-Utiel los atractivos se encuentran vinculados al turismo de naturaleza y sus derivados. Este hecho permitiría establecer dos grandes zonas de actuación para la línea férrea, donde se podrían establecer productos turísticos diferenciados.

En el tramo Aranjuez-Cuenca, la implantación de un tren histórico de temporada con origen en Madrid sería una opción para estudiar. El objetivo sería que este producto sirviese de reclamo turístico para la ciudad de Cuenca. Asimismo, el mantenimiento de los servicios regionales en este tramo permitiría mantener las comunicaciones con las poblaciones afectadas, incluida la ciudad de Cuenca, e igualmente permitir el acceso a otros núcleos turísticos rurales de pequeño y mediano tamaño empleando un medio de transporte sostenible.

Por otro lado, en el tramo Cuenca-Utiel, el privilegiado entorno paisajístico en el que se desenvuelve el ferrocarril resulta ser una oportunidad para proponer la creación de un tren histórico que permita admirar el entorno natural que atraviesa la línea, a imagen de otras iniciativas desarrolladas en otros lugares de Europa (Babinger, 2011:720-726). Asi-

mismo, se considera necesario mantener el servicio de trenes regionales con unos horarios y material móvil adecuados, con el objetivo de facilitar el transporte en las poblaciones del entorno, y al mismo tiempo, suponer una vía de entrada sostenible a los Espacios Naturales Protegidos próximos. El impulso del cicloturismo y la intermodalidad ferrocarril-autobús en aquellos puntos más alejados de los espacios turísticos, resultaría clave para el correcto desarrollo de la iniciativa. No obstante, la mayor inversión necesaria en la recuperación de la infraestructura ferroviaria, así como la existencia de múltiples actores implicados en este caso concreto, dificultarían la puesta en marcha de esta propuesta.

6. CONCLUSIONES

A lo largo de este trabajo se ha pretendido establecer soluciones y propuestas de futuro que traten de evitar el cierre de la línea férrea convencional que atraviesa la provincia de Cuenca de este a oeste. En este sentido, la compatibilización del uso turístico con los servicios ferroviarios regionales, resulta ser la clave de bóveda que permitiría mantener en funcionamiento este ferrocarril, impulsando la movilidad sostenible en todo el territorio afectado. El caso de la Línea del Duero portuguesa marcaría la línea de actuación a seguir, donde la aplicación de dicho modelo está permitiendo vislumbrar un futuro de esperanza para la reapertura de la línea hasta la frontera española, a pesar de que a partir de este punto las iniciativas turísticas realizadas actualmente estén enfocadas hacia un uso no ferroviario. Las potencialidades turísticas que dispone la línea conquense son claras, tal y como se ha comentado con anterioridad. Además, el modelo turístico y de movilidad que podría implantarse seguiría los preceptos del desarrollo turístico sostenible que manifiestan instituciones como la Organización Mundial del Turismo o la Comisión Europea. El objetivo sería primar el acceso a los atractivos turísticos a través del ferrocarril, implementándose un modelo turístico alejado del turismo de masas, puesto en entredicho ante los desafíos globales a los que nos enfrentamos como sociedad. Al mismo tiempo, a escala regional, mediante el mantenimiento y potenciación de los servicios ferroviarios regulares de viajeros se permitiría vertebrar la provincia de Cuenca, conectando de forma sostenible la propia capital de provincia con poblaciones de gran importancia como Tarancón, o las propias ciudades de Madrid y Valencia. Asimismo, la vertebración territorial que impone este ferrocarril ayudaría a mantener la comunicación de las poblaciones de menor entidad y con importantes problemas de despoblación con las grandes ciudades mencionadas, siendo, en numerosas ocasiones, la principal vía de acceso a estas zonas despobladas, dada la compleja orografía existente. El problema de la “España Vacía” se encuentra en plena discusión en la actualidad, y la apuesta por el ferrocarril es una reivindicación constante en este ámbito.

Sin embargo, las actuales intenciones de las administraciones españolas implicadas van en sentido contrario de lo que se ha argumentado en las líneas superiores. En este caso, las administraciones provincial, autonómica y estatal no han apostado por la que quizás sea la única infraestructura existente en la provincia de Cuenca capaz de vertebrarla eficazmente. Es por ello por lo que, desde este trabajo, se insta a las instituciones españolas a tener amplitud de miras y voluntad clara de servicio público, en línea con las actuaciones llevadas a cabo en países de nuestro entorno. Asimismo, se insta a las instituciones españolas implicadas a seguir las directrices de las organizaciones supranacionales que

apuestan por una movilidad sostenible a través del ferrocarril, que, en este caso, puede permitir la revalorización del patrimonio y suponer mejoras para la población local de los mencionados territorios en grave situación de despoblación.

Finalmente, este trabajo pretende servir como punto de inicio para el planteamiento de iniciativas similares en otros territorios españoles, donde el binomio ferrocarril-turismo puede provocar grandes beneficios para la sociedad, como es el caso de las líneas de ancho métrico de la Cornisa Cantábrica, y especialmente, el caso de la Rampa de Pajares, donde el patrimonio ferroviario existente puede ser empleado como atractivo turístico de primer orden (Bas Ordóñez, 2018; Martín Rodríguez, 2022).

Declaración responsable: El autor declara que no existe ningún conflicto de interés relacionado con la publicación de este artículo.

7. BIBLIOGRAFÍA

- ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS (2022): *Declaración sobre la red 2022*. Madrid, ADIF, Dirección General de Negocio y Operaciones Especiales. Recuperado de: <https://www.adif.es/sobre-adif/conoce-adif/declaracion-sobre-la-red>
- ALBALATE, D., CAMPOS, J. y JIMÉNEZ, J.L. (2017): «Tourism and High Speed Rail in Spain: Does the AVE increase local visitors?», *Annals of Tourism Research*, vol. 65, pp. 71-82. <https://doi.org/10.1016/j.annals.2017.05.004>
- AYCART LUENGO, C. (2013): «Veinte años de Vías Verdes. 2.000 km de itinerarios sostenibles: más de 100 vías verdes para recorrer España», *Revista ph*, nº 84, pp. 8-9. <https://doi.org/10.33349/2013.84.3399>
- BABINGER, F. (2011): «Ferrocarriles temáticos en tiempos de globalización: Entre red de transporte y atracción turística», en *Servicios, Globalización y Territorio, V Congreso de Geografía de los Servicios: Tomo II*. Las Palmas de Gran Canaria, 6-7 octubre. Anroart Ediciones, Colección Textos Universitarios, pp. 705-730.
- BAS ORDÓÑEZ, G. (2018): «El ferrocarril de Pajares, un repaso a su historia y patrimonio», *Vinndonus, Revista de Patrimonio Cultural de Lena*, nº 2, pp. 24-33. Disponible en: <https://asociacionvindonnus.com/no2-2018/>
- BERNARDO, E. (2020): «Relatório do Seminário Final de Apresentação de Resultados do Projeto “DouroTur” – Pensar o Futuro do Turismo no Douro», *PASOS. Revista de Turismo y Patrimonio Cultural*, vol. 18 (2), pp. 339-342. <https://doi.org/10.25145/j.pasos.2020.18.023>
- CAMINO DE HIERRO (2022): *Camino de Hierro-un lugar para el disfrute*. Disponible en: <https://www.caminodehierro.es/>
- CAÑIZARES RUIZ, M.C. (2005): *Territorio y patrimonio minero-industrial en Castilla-La Mancha*. Cuenca, Ediciones de la Universidad de Castilla-La Mancha.
- CEBRIÁN ABELLÁN, F. (2011): «Los ferrocarriles olvidados. Reconversión y reinención como instrumentos de revitalización recreativa y turística: El Baeza-Utiel a su paso por la provincia de Albacete», *Cuadernos de Turismo*, nº 27, pp. 205-225. Disponible en: <https://revistas.um.es/turismo/article/view/139841>

- CERQUEIRA ESTEVES, N.A. (2013): *A Linha do Douro: Importância no plano económico e demográfico da região duriense*. Trabajo Fin de Máster. Universidade de Coimbra. Disponible en: <http://hdl.handle.net/10316/36016>
- COMBOIOS DE PORTUGAL (2022a): Horário Comboios | Porto-Régua/Pocinho - comboios-regionais-porto-regua-douro. Disponible en: <https://www.cp.pt/StaticFiles/horarios/regional/comboios-regionais-porto-regua-douro.pdf>
- COMBOIOS DE PORTUGAL (2022b): Comboio Histórico do Douro | CP - Comboios de Portugal. Disponible en: <https://www.cp.pt/passageiros/pt/como-viajar/em-lazer/cultura-natureza/comboio-historico>
- COMISIÓN EUROPEA (2021): *Comunicación de la Comisión al Parlamento Europeo y al Consejo. Plan de acción para impulsar el transporte ferroviario de pasajeros de larga distancia y transfronterizo*. Disponible en: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/ALL/?uri=COM:2021:810:FIN>
- DALLEN, J. (2007): «Sustainable transport, market segmentation and tourism: The Looe Valley Branch Line Railway, Cornwall, UK», *Journal of Sustainable Tourism*, vol. 15 (2), pp. 180-199. <https://doi.org/10.2167/jost636.0>
- DE LA CAMPA CASCALES, J.L. (2017): «¿Puede la Alta Velocidad fomentar el turismo? El caso español», 360. *Revista de Alta Velocidad*, nº 5, pp. 17-34. Disponible en: https://www.tecnica-vialibre.es/documentos/Articulos/360AV05_JLCampaCascales.pdf
- DE LOS COBOS ARTEAGA, F. (1998): «Antecedentes y actualidad del problema ferroviario en Cuenca», *Studia Academica*, nº 5, pp. 49-82.
- DE MATOS SALVADOR, V.M. (2012): *Experiência Turística - expectativas e vivências metamórficas no desenvolvimento pessoal do Turista: o caso do Comboio Histórico a Vapor no Alto Douro Vinhateiro*. Trabajo Fin de Máster. Instituto Politécnico de Leiria. Disponible en: <http://hdl.handle.net/10400.8/646>
- Decisión (UE) 2020/2228 del Parlamento Europeo y del Consejo de 23 de diciembre de 2020 relativa al Año Europeo del Ferrocarril (2021)*. 23 de diciembre de 2020. Disponible en: <http://data.europa.eu/eli/dec/2020/2228/oj>
- EUROPEAN YEAR OF RAIL (2022): *Homepage*. Disponible en: https://europa.eu/year-of-rail/index_es
- FERNÁNDEZ PORTELA, J. y SORIA CÁCERES, C.H. (2013): «Ferrocarril, patrimonio y cultura vitivinícola en la ribera del Duero vallisoletana (Castilla y León, España)», *Cuadernos de Turismo*, nº 32, pp. 89-113. Disponible en: <https://revistas.um.es/turismo/article/view/177431>
- FERNANDES DE SOUSA, C.A. (2013): *Impacto no Turismo da Região Demarcada do Alto Douro Vinhateiro, após a classificação de Património Mundial da Humanidade pela UNESCO*. Trabajo Fin de Máster. Instituto Politécnico de Bragança. Disponible en: <http://hdl.handle.net/10198/8772>
- FLETCHER, R., MURRAY MAS, I., BLANCO ROMERO, A. y BLÁZQUEZ SALOM, M. (2019): «Tourism and degrowth: an emerging agenda for research and praxis», *Journal of Sustainable Tourism*, vol. 27 (12), pp. 1.745-1.763. <https://doi.org/10.1080/09669582.2019.1679822>
- FUNDACIÓN DE LOS FERROCARRILES ESPAÑOLES (1988): *Monográfico I: Cuenca y el ferrocarril*. Madrid, Fundación de los Ferrocarriles Españoles.

- GOBIERNO DE ESPAÑA (2021): *Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia*. Disponible en: https://www.lamoncloa.gob.es/temas/fondos-recuperacion/Documents/30042021-Plan_Recuperacion_%20Transformacion_%20Resiliencia.pdf
- GRANDE, J. (2020): «Turismo rural. Nuevos retos ante la pandemia del coronavirus», en *Turismo post-Covid-19. El turismo después de la pandemia global: Análisis, perspectivas y vías de recuperación*. Salamanca, Ediciones de la Universidad de Salamanca, pp. 107-119. <https://doi.org/10.14201/OAQ0296>
- HERNÁNDEZ MOGOLLÓN, J.M., MONDÉJAR JIMÉNEZ, J.A., ORTEGA ROSELL, F.J. y PÉREZ CALDERÓN, E. (Coord.) (2012): *Ferrocarril, turismo y sostenibilidad*. Oviedo, Septem Ediciones.
- HORTELANO MÍNGUEZ, L.A. (2015): “Patrimonio territorial como activo turístico en la «Raya» de Castilla y León con Portugal”, *Cuadernos de Turismo*, n° 36, pp. 247-268. <https://doi.org/10.6018/turismo.36.230981>
- HORTELANO MÍNGUEZ, L.A. (2018): «Patrimonio cultural de la Línea Férrea “La Fuente de San Esteban-La Fregeneda” (Salamanca)», en *Historia del Comercio y de la Industria de Salamanca*. Salamanca, Museo del Comercio, pp. 9-32.
- HORTELANO MÍNGUEZ, L.A. y GARCÍA FIGUEROLA, M. (2021): *Una línea en el paisaje. Fotografías de Emilio Biel sobre la construcción del ferrocarril hasta Barca d’Alva*. Salamanca, Ediciones de la Diputación de Salamanca. Serie catálogos de exposiciones, n° 248.
- INFRAESTRUCTURAS DE PORTUGAL (2016): *Linha do Douro. Análise de intervenções na infraestrutura ferroviária*. Lisboa, Infraestructuras de Portugal. Disponible en: <https://www.transportesenegocios.pt/documentos/Infraestruturas-de-Portugal-Linha-do-Douro-e-liga%C3%A7%C3%A3o-a-Espanha.pdf>
- LALANA SOTO, J.L. y SANTOS Y GANGES, L. (2022): «El ferrocarril de La Fuente de San Esteban a Barca d’Alva. Patrimonio de la obra pública, territorio y paisaje», *Revista de Obras Públicas*, n° 3.633, pp. 34-42. Disponible en: <https://www.revistadeobraspublicas.com/>
- LEE, C.F. y CHEN, K.Y. (2017): «Exploring factors determining the attractiveness of railway tourism», *Journal of Travel & Tourism Marketing*, vol. 34 (4), pp. 461-474. <https://doi.org/10.1080/10548408.2016.1182460>
- MAGADÁN DÍAZ M, y RIVAS GARCÍA J. (2012): «Transcantábrico, el papel estratégico del turismo itinerante», en *Ferrocarril, Turismo y Sostenibilidad*. Oviedo, Septem Ediciones, pp. 57-74.
- MARQUES MACEDO, M.S. (2019): *Património Ferroviário do Douro. Proposta de reactivação do troço abandonado entre Côa e Barca d’Alva*. Trabajo Fin de Máster. Universidade de Lisboa. Disponible en: <http://hdl.handle.net/10400.5/18207>
- MARTÍN RODRÍGUEZ, A. (2022): «Salvaguardar el patrimonio ferroviario de la Rampa de Pajares», *Revista de Obras Públicas*, n° 3.633, pp. 44-51. Disponible en: <https://www.revistadeobraspublicas.com/>
- MARTÍNEZ QUINTANA, M.V. (2020): «Planificación colaborativa del Turismo Local y de naturaleza en épocas de crisis», en *El turismo después de la pandemia global: Análisis, perspectivas y vías de recuperación*. Salamanca, Ediciones de la Universidad de Salamanca, pp. 120-139. <https://doi.org/10.14201/OAQ0296>

- MÊDA, P., BARBOSA, J.C. y PEREIRA, M.A. (2021): «Recuperação das carruagens Schindler. Ativos patrimoniais ao serviço da ferrovia, da economia e do transporte de passageiros», *P & C*, nº 71, pp. 16-23.
- MANTECÓN, A. (2020): «La crisis sistémica del turismo: una perspectiva global en tiempos de pandemia», en *Turismo pos-COVID-19: Reflexiones, retos y oportunidades*. La Laguna, Cátedra de Turismo CajaCanarias-Ashotel de la Universidad de La Laguna., pp. 19-30. <https://doi.org/10.25145/b.Turismopos-COVID-19.2020>.
- MINISTERIO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA (2022a): *Resolución de 27 de abril de 2022, de la Secretaría General de Transportes y Movilidad, por la que se publica el Protocolo general de actuación para el desarrollo de un proyecto integral de movilidad, desarrollo territorial y transformación urbana en la provincia de Cuenca*. Disponible en: <https://boe.es/boe/dias/2022/05/25/pdfs/BOE-A-2022-8551.pdf>
- MINISTERIO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA (2022b): *Clausura y exclusión de la RFIG del tramo Tarancón – Utiel de la línea ferroviaria 03-310 Aranjuez –Valencia Fuente San Luis*. Disponible en: http://www.fcmaf.es/Comunicados/Carta_cierre_remite_Ministerio_27-04-2022.pdf
- MINISTERIO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA (2022c): *El Gobierno avanza en la iniciativa x Cuenca fijando las bases para el próximo AVANT “madrugador” y los nuevos bonos recurrentes*. Nota de Prensa. Disponible en: <https://www.mitma.gob.es/el-ministerio/sala-de-prensa/noticias/mar-22032022-1513>
- MORGADO AREIA, I. (2018): *Revitalizar o território do Alto Douro - a linha férrea de Pocinho a Barca d’Alva*. Trabajo Fin de Máster. Universidade do Porto. Disponible en: https://sigarra.up.pt/faup/pt/pub_geral.pub_view?pi_pub_base_id=310812
- MUÑOZ, J.L. (2019): *El día que el tren llegó a Cuenca: (y los trenes que nunca llegaron)*. Toledo, Almud Ediciones.
- OLCINA CANTOS, J. (2020): «Pandemia, cambio climático y turismo: acciones para lo inmediato y para lo próximo», en *Turismo pos-COVID-19: Reflexiones, retos y oportunidades*. La Laguna, Cátedra de Turismo CajaCanarias-Ashotel de la Universidad de La Laguna, pp. 31-44. <https://doi.org/10.25145/b.Turismopos-COVID-19.2020>.
- PADRÓN FUMERO, N. y HERNÁNDEZ MARTÍN, R. (2020): «Reflexiones sobre sostenibilidad turística durante la pandemia: una agenda para el sector frente a los ODS», en *Turismo pos-COVID-19: Reflexiones, retos y oportunidades*. La Laguna, Cátedra de Turismo CajaCanarias-Ashotel de la Universidad de La Laguna, pp. 255-264. <https://doi.org/10.25145/b.Turismopos-COVID-19.2020>.
- PEIRÓ SIGNES, A., SEGARRA OÑA, M., MIRET PASTOR, L. y DE MIGUEL MOLINA, M. (2012): «El tren cremallera, la clave del desarrollo turístico sostenible de La Vall de Núria», en *Ferrocarril, Turismo y Sostenibilidad*. Oviedo, Septem Ediciones, pp. 43-56.
- PÉREZ CALDERÓN, E., MILANÉS MONTERO P., MONDÉJAR JIMÉNEZ, J. y VARGAS VARGAS, M. (2012): «El ferrocarril como elemento dinamizador del turismo: el Tren Medieval de Sigüenza», en *Ferrocarril, Turismo y Sostenibilidad*. Oviedo, Septem Ediciones, pp. 93-102.

- PIQUERO ÁLVAREZ, P. (1999): *La red ante el Siglo XXI: La potencialidad turística del ferrocarril*. Oviedo, Fundación de los Ferrocarriles Españoles, Ferrocarriles Españoles de Vía Estrecha.
- PITARCH GARRIDO, M.D. (2020): «Turismo y vulnerabilidad territorial: capacidad de resiliencia de los diferentes modelos turísticos frente a la crisis pandémica del coronavirus en España», en *Turismo pos-COVID-19: Reflexiones, retos y oportunidades*. La Laguna, Cátedra de Turismo CajaCanarias-Ashotel de la Universidad de La Laguna, pp. 211-224. <https://doi.org/10.25145/b.Turismopos-COVID-19.2020>.
- RIVAS, E. (2019). *El ferrocarril del Abadengo*. Salamanca, Ediciones de la Diputación de Salamanca.
- ROMERO PADILLA, Y., ROMERO MARTÍNEZ, J.M. y NAVARRO JURADO, E. (2020): «Reflexiones desde el post-crecimiento: ideas, estrategias y tácticas para el turismo post-Covid-19», en *Turismo post-Covid-19. El turismo después de la pandemia global: Análisis, perspectivas y vías de recuperación*. Salamanca, Ediciones de la Universidad de Salamanca, pp. 28-39. <https://doi.org/10.14201/0AQ0296>
- SALVADOR ZURIAGA, P. (2022): *Estrategia de movilidad basada en la intermodalidad FFCC + carretera. Aplicación a la Serranía Baja de Cuenca*. Disponible en: http://www.fcmaf.es/Comunicados/Estrategia_de_movilidad_intermodal.pdf
- RENFE OPERADORA (2021): *Horarios Media Distancia Madrid Atocha-Cercanías-Cuenca-Valencia Nord y viceversa*. Disponible en: http://www.fcmaf.es/Media_Distancia/Horarios/Madrid-Cuenca-Valencia_Desde-12-04-2021.pdf
- TORRES MENDOZA, C.E. y LÓPEZ PECO, J.C. (2022): *Patrimonio ferroviario protegido en Castilla-La Mancha*. Ciudad Real, Federación Castellanomanchega de Amigos del Ferrocarril. Disponible en: http://www.fcmaf.es/Publicaciones/Patrimonio_ferroviano_protegido_Castilla-La_Mancha.pdf
- VENTURA FERNÁNDEZ, J. y CONTRERAS CABRERA, G. (2018): «Presente y futuro de las vías verdes en Andalucía», *Andalucía Geográfica*, no 11, pp. 30-44. Disponible en <https://hdl.handle.net/11441/73500>
- VILLANUEVA CUEVAS A. (2012): «Ferrocarriles y turismo sostenible, la necesidad de una intervención pública e integradora», en *Ferrocarril, Turismo y Sostenibilidad*. Oviedo, Septem Ediciones, pp. 181-192.